



## Sbírka soudních rozhodnutí

Věc C-188/23

Land Niedersachsen

v.

**Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia“**

(žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, kterou podal Oberlandesgericht München)

**Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 21. ledna 2025**

„Řízení o předběžné otázce – Životní prostředí – Přeprava odpadů – Směrnice 2006/12/ES – Směrnice 2008/98/ES – Pojem ‚odpad‘ – Basilejská úmluva o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování – Článek 1 odst. 4 – Nařízení (ES) č. 1013/2006 – Odpad, který podléhá postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu – Přeprava odpadu v rámci Evropské unie – Článek 1 odst. 3 písm. b) – Platnost – Výklad, který je v souladu s Basilejskou úmluvou – Odpad vzniklý na palubě lodi v důsledku její havárie na volném moři – Pojem ‚vykládka odpadů‘ – Vykládka části odpadu v bezpečném přístavu“

1. *Předběžné otázky – Přípustnost – Nezbytnost rozhodnutí o předběžné otázce a relevance položených otázek – Posouzení vnitrostátním soudem – Domněnka relevance položených otázek*  
(Článek 267 SFEU)

(viz body 37, 38)

2. *Mezinárodní dohody – Dohody Unie – Úmluva o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování (Basilejská úmluva) – Účinky – Přednost před akty sekundárního unijního práva – Výklad sekundárního práva s ohledem na mezinárodní dohody uzavřené Unií – Povinnost konformního výkladu*  
[Článek 216 odst. 2 SFEU; Úmluva o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování (Basilejská úmluva); nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1013/2006]

(viz body 44, 45)

3. *Životní prostředí – Odpady – Přeprava – Nařízení č. 1013/2006 – Přeprava v rámci Unie – Odpad, který podléhá postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu – Pojem – Odpad vzniklý na palubě lodi v důsledku její havárie na volném moři – Vyloučení – Meze – Vykládka části odpadu, který vznikl v důsledku havárie, v bezpečném přístavu za účelem jeho využití nebo odstranění – Přeprava odpadu, který zůstal na palubě*

*havarované lodi, do jiného přístavu – Přeprava, která podléhá postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu*

*[Úmluva o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování (Basilejská úmluva), čl. 1 odst. 4; nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1013/2006, čl. 1 odst. 3 písm. b)]*

(viz body 46–79, výrok)

## Shrnutí

Velký senát Soudního dvora, u něhož podal žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Oberlandesgericht München (Vrchní zemský soud v Mnichově, Německo), upřesnil působnost čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 o přepravě odpadů<sup>1</sup>, podle kterého je z oblasti působnosti tohoto nařízení vyloučen odpad vzniklý v motorových vozidlech a vlcích a na palubě letadel a lodí, dokud tento odpad není vyložen za účelem jeho využití nebo odstranění. V tomto rámci Soudní dvůr navíc potvrdil, že tento čl. 1 odst. 3 písm. b) lze vykládat v souladu s Basilejskou úmluvou<sup>2</sup>.

Kontejnerová loď MSC Flaminia (dále jen „Flaminia“) poškozená požárem, jenž na této lodi vypukl, když plula na volném moři ze Spojených států do Belgie, byla odvečena do přístavu ve Wilhelmshavenu v Německu.

Vzhledem k tomu, že se na palubě Flaminie vyskytoval odpad v podobě kovového šrotu a hasicí vody kontaminované kaly a zbytky lodního nákladu, který vznikl v rámci požáru, německé orgány po vlastníku Flaminie (dále jen „společnost Conti“) požadovaly, aby v souvislosti s přepravou tohoto odpadu do opravárenské loděnice v Rumunsku zahájil postup předchozího písemného oznámení a souhlasu podle nařízení č. 1013/2006. Poté, co byla část odpadu tvořená hasicí vodou vyložena v přístavu ve Wilhelmshavenu, aby byla přepravena do přístavu v Odense (Dánsko), pokračovala Flaminia v cestě do Rumunska s částí odpadu, který vyložen nebyl. Cílem poslední uvedené přepravy bylo, aby po ukončení tohoto postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu byl odpad, který na lodi zůstal, využit nebo odstraněn.

Vzhledem k tomu, že společnost Conti měla mimo jiné za to, že když jí německé orgány uložily povinnost zahájit uvedený postup předchozího písemného oznámení a souhlasu, porušily ustanovení o výjimce obsažené v čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, podala k Landgericht München I (Zemský soud Mnichov I, Německo) žalobu na náhradu škody, která jí vznikla v důsledku zahájení tohoto postupu.

Na základě žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce podané uvedeným soudem rozhodl Soudní dvůr v rozsudku Conti 11<sup>3</sup>, že zbytky, v podobě kovového šrotu a hasicí vody kontaminované kaly a zbytky lodního nákladu, z havárie, k níž došlo na volném moři na palubě lodi, musí být považovány za odpad vzniklý na palubě lodí ve smyslu čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, který je tudíž vyloučen z rozsahu působnosti tohoto nařízení, dokud není vyložen za účelem jeho využití nebo odstranění.

<sup>1</sup> – Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů (Úř. věst. 2006, L 190, s. 1).

<sup>2</sup> – Úmluva o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování, podepsaná v Basileji dne 22. března 1989, schválená jménem Evropského hospodářského společenství rozhodnutím Rady 93/98/EHS ze dne 1. února 1993 (Úř. věst. 1993, L 39, s. 1; Zvl. vyd. 11/18, s. 301; dále jen „Basilejská úmluva“).

<sup>3</sup> – Rozsudek ze dne 16. května 2019, Conti 11. Container Schifffahrt (C-689/17, dále jen „rozsudek Conti 11“, EU:C:2019:420).

V návaznosti na zmíněný rozsudek vydaný v řízení o předběžné otázce Zemský soud Mnichov I žalobě společnosti Conti na náhradu škody částečně vyhověl. Vrchní zemský soud v Mnichově, u kterého bylo podáno odvolání, měl nicméně pochybnosti o platnosti čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, jak byl vyložen v rozsudku Conti 11, s ohledem na Basilejskou úmluvu. Rozhodl se tedy položit Soudnímu dvoru otázku týkající se platnosti a výkladu čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 s ohledem na tuto úmluvu.

### *Závěry Soudního dvora*

Poté, co Soudní dvůr konstatoval, že otázka týkající se platnosti čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 je přípustná, připomněl, že akty unijního sekundárního práva musí být vykládány v co největším možném rozsahu v souladu s mezinárodními dohodami uzavřenými Unií.

V článku 6 Basilejské úmluvy je upraven postup předchozího písemného oznámení a souhlasu, který se vztahuje na veškerou přepravu odpadů spadajících do její oblasti působnosti. I když čl. 1 odst. 4 uvedené úmluvy vylučuje z oblasti působnosti této úmluvy odpady, které pocházejí z „běžného provozu“ lodí, Soudní dvůr uvedl, že toto ustanovení nelze vykládat způsobem, který by ohrožoval dosažení cílů uvedené úmluvy, a sice ochrany lidského zdraví a životního prostředí, které jsou uvedeny zejména ve čtvrtém bodě preambule Basilejské úmluvy.

Podle čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, jak byl vyložen v rozsudku Conti 11, je odpad vzniklý na palubě lodi v důsledku její havárie na volném moři vyloučen z oblasti působnosti tohoto nařízení, a tudíž se na něj nevztahuje postup předchozího písemného oznámení a souhlasu podle tohoto nařízení, dokud není vyložen za účelem jeho využití nebo odstranění. Důvodem tohoto vyloučení je náhlá a nepředvídatelná povaha vzniku tohoto druhu odpadu, v jejímž důsledku je v praxi nemožné nebo značně obtížné, aby osoba odpovědná za dotyčnou loď měla včas znalost informací nezbytných pro správné uplatnění pravidel týkajících se postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu. Toto vyloučení se ovšem uplatní pouze, dokud dotyčný odpad neopustí loď, aby byl přepraven za účelem jeho využití nebo odstranění.

Má-li být dosaženo cílů nařízení č. 1013/2006, a sice ochrany lidského zdraví a životního prostředí, je nutné mít za to, že pokud byla – stejně jako ve sporu v původním řízení – část tohoto odpadu vyložena v bezpečném přístavu za účelem jeho využití nebo odstranění, na odpad, který na této lodi zůstal, aby byl přepraven do jiného přístavu za účelem jeho odstranění nebo využití, se již výjimka stanovená v čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 nevztahuje.

Kdyby totiž osoba odpovědná za dotyčnou loď měla po vykládce části tohoto odpadu v bezpečném přístavu prostor pro uvážení, zda zahájí postup předchozího písemného oznámení a souhlasu, pokud jde o přepravu odpadu, který na lodi zůstal, bylo by ohroženo naplňování cíle spočívajícího v zajištění toho, aby bylo s odpady nakládáno šetrným způsobem, a ve snížení jejich přepravy na minimum slučitelné s účinným nakládáním s takovými odpady, které je šetrné k životnímu prostředí, jenž je uveden v čl. 4 odst. 2 písm. c) Basilejské úmluvy a převzat do bodu 8 odůvodnění nařízení č. 1013/2006.

Uplatnění postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu na přepravu odpadu, který na dotyčné lodi zůstal, dále přispívá k dosažení cíle spočívajícího v založení odpovědnosti původců odpadu při nakládání s odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí, jelikož osoba odpovědná za loď, která část odpadu vyložila, bude muset přepravit odpad, jenž na této lodi zůstal, způsobem, který co možná nejlépe odpovídá požadavkům ochrany životního prostředí a lidského zdraví.

Tento výklad je třeba volit tím spíše, když se odpad v důsledku požáru spojil s lodí, takže je obzvlášť obtížné, ne-li nemožné, jej přesně oddělit. Za této situace je v rámci uplatnění postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu na samotnou loď třeba, aby osoba odpovědná za tuto loď provedla přepravu umožňující demontáž lodi, která bude bezpečná a šetrná k životnímu prostředí.

S ohledem na tyto úvahy dospěl Soudní dvůr k závěru, že výklad čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 v tom smyslu, že se v něm stanovená výjimka použije jen do doby, než je veškerý odpad vzniklý na palubě lodi v důsledku havárie na volném moři nebo jeho část vyložena v bezpečném přístavu, a ne na následnou přepravu odpadu, který na této lodi zůstal, do jiného přístavu za účelem jeho využití nebo odstranění, je v souladu s čl. 1 odst. 4 Basilejské úmluvy, jelikož nemaří naplňování cíle ochrany lidského zdraví a životního prostředí, který sleduje tato úmluva.

Za těchto okolností měl Soudní dvůr za to, že není nutné posuzovat, zda jsou v projednávané věci splněny podmínky, které mu umožňují přezkoumat platnost unijního aktu z hlediska ustanovení mezinárodní dohody, která je pro Unii závazná, a sice zda takovému přezkumu brání povaha a systematika této dohody a dále zda jsou ustanovení této dohody, na která je pro účely tohoto přezkumu poukazováno, z hlediska svého obsahu bezpodmínečná a dostatečně přesná.